



## Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 080-2018  
Type d'intervention: Interpellation  
Motion ayant valeur de directive:   
N° d'affaire: 2018.RRGR.224

Déposée le: 29.03.2018

Motion de groupe: Non  
Motion de commission: Non  
Déposée par: Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)  
Hässig Vinzens (Zollikofen, PS)  
Löffel-Wenger (Münchenbuchsee, PEV)

Cosignataires: 8

Urgence demandée: Non  
Urgence accordée:

N° d'ACE: 533/2018 du 16 mai 2018  
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie  
Classification: –



### Projet de demi-jonction à Grauholz: quelles conséquences?

Le 16 mars 2018, l'Office fédéral des routes (OFROU) a publié un appel d'offres pour des travaux de conseil et d'étude en lien avec la demi-jonction Grauholz de l'autoroute A1 dans la zone Zollikofen/Ittigen (jusqu'à présent controversée) sur [simap.ch](http://simap.ch), le système d'information sur les marchés publics en Suisse.

D'après le *Berner Zeitung*, la nouvelle entrée d'autoroute A1 en direction de Berne et la sortie correspondante en provenance de Berne sont censées fluidifier la traversée de Zollikofen et d'Ittigen. Un article de presse cite le porte-parole de l'OFROU, qui s'était jusqu'à présent constamment opposé à une demi-jonction à Grauholz : « Une nouvelle jonction amène plus de trafic, et plus de risques d'accidents et de bouchons. » [trad.] D'après le *Bund*, la construction de la demi-jonction « à l'est de l'aire d'autoroute du Grauholz » est prévue et réclamée « depuis longtemps déjà par le canton de Berne et les communes de la région ». Il se peut par conséquent que les bases détaillées soient déjà posées pour permettre de répondre concrètement aux questions suivantes et de faire la transparence sur l'extension des capacités du réseau routier dans la région de Berne.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Sur quel territoire précisément sont prévues la demi-jonction à Grauholz et les routes d'accès, nouvelles ou à étendre, et quel est leur besoin en terrain (si possible, accompagner la réponse d'une carte, d'un plan, d'un visuel ou de tout autre support similaire) ?
2. A la lumière des propos tenus par le porte-parole de l'OFROU, que pense le Conseil-exécutif des répercussions sur les autres projets prévus pour l'autoroute du Grauholz, en particulier son élargissement à huit pistes entre Wankdorf et Schönbühl, et sur la capacité du viaduc de Worblental ?
3. Que pense le Conseil-exécutif de l'ampleur et de l'importance de la perte de terres cultivables que causeraient la demi-jonction et ses routes d'accès dans les communes d'Ittigen et de Zollikofen ?
4. Quels coûts devrait représenter cette demi-jonction (routes d'accès comprises) : en tout, pour le canton ainsi que, le cas échéant, les communes concernées ?
5. Le Conseil-exécutif est-il prêt à envisager des mesures concrètes qui vont au-delà de la gestion du trafic Berne Nord et à accorder des mandats de conseil et d'étude pour que la traversée de Zollikofen, d'Ittigen et, éventuellement, d'autres communes concernées, ressorte vraiment fluidifiée en cas de réalisation du projet de demi-jonction ?
6. Que pense le Conseil-exécutif du coût et de la faisabilité du projet, déjà abordé à Zollikofen, de déplacer par endroits le trafic important de la Bernstrasse sous terre (avec ou sans demi-jonction Grauholz) et d'aider la commune de Zollikofen à désengorger son centre (proposition similaire au passage sous-voies de l'hôpital de Berthoud prévu par la variante « Zéro+ » du réaménagement du réseau routier de l'Emmental) ?

### Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif rappelle que la demi-jonction à Grauholz n'est pas projetée par le canton mais par l'Office fédéral des routes (OFROU), les routes nationales relevant de sa compétence. Le canton sera associé en temps voulu à l'étude de projet à titre de partenaire. La région trouve un intérêt à la demi-jonction car elle contribuerait à délester du trafic différents axes de circulation et localités, et le canton la soutient en ce sens. L'OFROU s'est donc montré prêt à examiner plus en détail la demi-jonction, démarche qui nécessite la mise sur pied d'une organisation de projet. Le Conseil-exécutif a pris connaissance du fait que l'OFROU a publié sur [simap.ch](http://simap.ch), le système d'information sur les marchés publics en Suisse, un appel d'offres portant sur un soutien à la maîtrise d'ouvrage, de manière à bénéficier d'une aide dans la mise sur pied de l'organisation de projet. Les travaux d'étude n'ont cependant pas encore été lancés. C'est la raison pour laquelle il n'est actuellement pas possible de répondre à certaines questions.

Voici les réponses du Conseil-exécutif aux questions posées.

1. La réalisation de la demi-jonction sera en principe examinée dans la zone Länggasse/aire d'autoroute du Grauholz dont la majeure partie se trouve sur le territoire de la commune d'Ittigen. Les routes d'accès traverseront également le territoire de la commune de Zollikofen. Etant donné que les travaux d'étude n'ont pas débuté, il n'y a ni plans ni cartes disponibles.

2. Les analyses effectuées jusqu'à présent, qui ont été présentées au canton, partent du principe que la demi-jonction se traduirait par une charge de trafic plus importante sur le réseau de routes nationales dans la zone Grauholz-Berne. Au stade d'avancement actuel du projet, toutes les répercussions ne peuvent pas encore être évaluées de manière concluante.
3. On ne sait pas encore si la demi-jonction sera construite et si oui, comment ; on ne sait pas plus comment les routes d'accès devraient être aménagées exactement ni combien de terres cultivables seraient affectées.
4. Il n'y a pas encore d'estimation des coûts. On ignore également si le canton ou les communes concernées devraient participer financièrement à la demi-jonction.
5. Le Conseil-exécutif est conscient que les localités situées au nord de Berne sont par moments fortement engorgées. C'est la raison pour laquelle le canton a entrepris le projet de gestion du trafic dans la région de Berne Nord en collaboration avec les communes concernées. Le projet de construction est en cours d'établissement et sa réalisation est prévue en 2019-2020. Le Conseil-exécutif est convaincu que ce projet permettra une amélioration notable de la situation actuelle dans les localités. L'Office des ponts et chaussées du canton, compétent en la matière, contrôlera en permanence l'évolution de la circulation après la mise en service du projet et prévoira le cas échéant d'autres mesures d'exploitation ou de construction pour améliorer la fluidité du trafic.
6. Les coûts pour faire passer la route sous terre sont jugés très élevés. Compte tenu de la proximité de l'autoroute A1, qui absorbe aussi une part notable du trafic à destination et en provenance des communes du nord de Berne, on peut douter que le rapport coûts-utilité d'une nouvelle route de ce type soit suffisant. Par conséquent, le Conseil-exécutif accorde la priorité au projet de gestion du trafic dans la région de Berne Nord, qui améliorera également la situation dans la commune de Zollikofen.

Destinataire

- Grand Conseil